



19 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

12 Patentschrift
10 DE 196 08 916 C 1

51 Int. Cl.⁸:
B 60 J 7/047

21 Aktenzeichen: 196 08 916.6-21
22 Anmeldetag: 7. 3. 96
43 Offenlegungstag: —
45 Veröffentlichungstag
der Patenterteilung: 17. 4. 97

DE 196 08 916 C 1

Innerhalb von 3 Monaten nach Veröffentlichung der Erteilung kann Einspruch erhoben werden

73 Patentinhaber:

Webasto Karosseriesysteme GmbH, 82131
Stockdorf, DE

74 Vertreter:

Wiese, G., Dipl.-Ing. (FH), Pat.-Anw., 82131
Stockdorf

72 Erfinder:

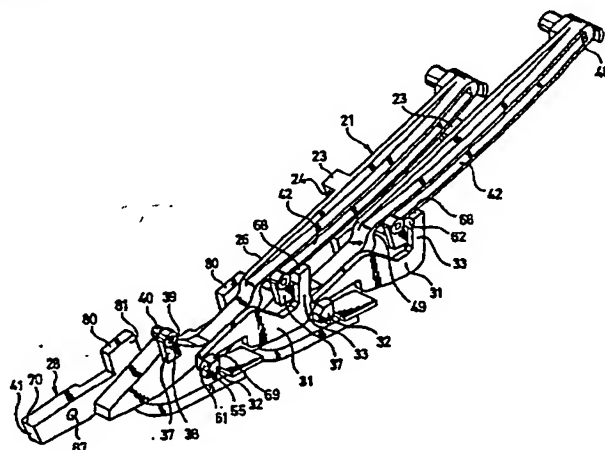
Reihl, Peter, 82319 Starnberg, DE; Färber, Manfred,
82407 Wielenbach, DE; Kronseider, Robert, 84432
Hohenpolding, DE

56 Für die Beurteilung der Patentfähigkeit
in Betracht gezogene Druckschriften:

DE 1 95 42 884 C1
DE 1 95 29 522 C1
DE 44 07 286 C1
DE 43 29 580 C1

54 Fahrzeugdach mit einer Folge von ausstellbaren Deckelelementen

57 Die Erfindung betrifft ein Fahrzeugdach mit Deckelelementen, wobei jedes Deckelelement an ihren Schmalseiten jeweils mit einem schwenkbaren Befestigungselement verbunden ist und die Befestigungselemente entlang einer dachfesten Führungsbahn geführt sind. Jeweils zwei benachbarte Befestigungselemente sind für eine gemeinsame Bewegung in Öffnungs- und Schließrichtung in nicht voll ausgeschwenkter Stellung gekuppelt, und sind entkuppelt, sobald eines der beiden Befestigungselemente seine voll ausgeschwenkte Stellung erreicht hat. Benachbarte Befestigungselemente sind in entkuppeltem Zustand unter Ausschwenkung des noch nicht voll ausgeschwenkten Befestigungselements gegeneinander verstellbar. Ein Befestigungselement ist in der voll ausgeschwenkten Lage unter dem Einfluß der Öffnungsbewegung des einen benachbarten Befestigungselements jeweils über ein Verriegelungselement dachfest verriegelbar. Die dachfeste Verriegelung eines voll ausgeschwenkten Befestigungselements ist unter dem Einfluß der Schließbewegung des anderen benachbarten Befestigungselements selbsttätig lösbar. Die dachfeste Verriegelung geschieht über ein Verriegelungselement, das jeweils gegenüber dem Befestigungselement schwenkbar ist.



DE 196 08 916 C 1

Die Erfindung bezieht sich auf ein Fahrzeugdach mit einer Folge von mindestens zwei Deckelelementen zum wahlweisen Verschließen oder mindestens teilweisen Freigeben einer Dachöffnung in einer Dachfläche, wobei die Deckelelemente in der Schließstellung aneinander angrenzen und einen flächigen Verbund bilden, jedes Deckelement an seinen Schmalseiten jeweils mit einem schwenkbaren Befestigungselement verbunden ist und die Befestigungselemente entlang einer dachfesten Führungsbahn geführt sind, und wobei jeweils zwei benachbarte Befestigungselemente für eine gemeinsame Bewegung in Öffnungs- und Schließrichtung gekuppelt sind, solange sie nicht voll ausgeschwenkt sind, und entkuppelt sind, sobald eines der beiden Befestigungselemente seine voll ausgeschwenkte Stellung erreicht hat, und derart miteinander in Eingriff stehen, daß sie in entkuppeltem Zustand unter Ausschwenkung des noch nicht voll ausgeschwenkten Befestigungselements gegeneinander verstellbar sind, ein Befestigungselement in der voll ausgeschwenkten Lage unter dem Einfluß der Öffnungsbewegung des einen benachbarten Befestigungselements jeweils über ein Verriegelungselement fest mit der dachfesten Führungsbahn verriegelbar ist, und die Verriegelung eines voll ausgeschwenkten Befestigungselements mit der dachfesten Führungsbahn unter dem Einfluß der Schließbewegung des einen benachbarten Befestigungselements selbsttätig lösbar ist.

Ein bekanntes Fahrzeugdach dieser Art (DE 44 07 286 C1) ist als Lamellendach ausgebildet und ermöglicht im Gegensatz zu Schiebe- bzw. Schiebebedächern das Freilegen relativ großer Dachöffnungen bei gleichzeitiger hoher Stabilität, sicherer Halterung der Lamellen und aerodynamisch günstigem Verhalten. Eine Anpassung an unterschiedliche Fahrzeugtypen ist bereits relativ einfach zu erzielen. Bei dem aus DE 44 07 286 C1 bekannten Lamellendach wird die dachfeste Verriegelung eines voll ausgeschwenkten Befestigungselements durch eine Anordnung mit einem Riegelstein in einer Lagereinheit gebildet, welche jeweils zwei benachbarte Befestigungselemente verbindet. Unter dem Einfluß der Bewegung des dem voll ausgeschwenkten Befestigungselement vorausgehenden Befestigungselements übt ein Riegelsteinschieber über Schrägflächen eine Querkraft auf den Riegelstein der diese beiden Befestigungselemente verbindenden Lagereinheit senkrecht zu der Öffnungsrichtung des Fahrzeugdachaus, so daß der Riegelstein senkrecht zur Öffnungsrichtung in eine Riegelsteinaufnahme in einer dachfesten Führungsschiene geschoben wird, wodurch er eine dachfeste Verriegelung der Lagereinheit und damit des voll ausgeschwenkten Befestigungselements bewirkt. Beim Schließen des Daches übt die Bewegung des dem voll ausgeschwenkten Befestigungselement vorhergehenden Befestigungselements über Schrägflächen an dem Riegelstein und der dachfesten Riegelsteinaufnahme eine Querkraft auf den Riegelstein auf, so daß sich dieser aus der dachfesten Riegelsteinaufnahme heraus wieder in die Riegelsteinaufnahme in dem Riegelsteinschieber hineinbewegt und die dachfeste Verriegelung der Lagereinheit (und damit der voll ausgeschwenkten Lamelle) aufhebt.

Bei diesem bekannten Verriegelungsmechanismus für ein Lamellendach erwies es sich als nachteilig, daß die Montage relativ aufwendig ist und die Art des Verriegelungsmechanismus in der Praxis eine filigrane Ausbildung der beteiligten Bauteile, insbesondere der Schie-

ber und der Riegelsteine erfordert, so daß auch die jeweiligen Anlageflächen zur Kraftübertragung entsprechend klein dimensioniert sind. Dadurch ist eine zuverlässige Funktion dieses bekannten Verriegelungsmechanismus in der Praxis, speziell in der Serienfertigung, nicht immer ausreichend gewährleistet. Insbesondere besteht die Gefahr, daß sich Riegelsteine verkanten.

In der zum Stand der Technik gemäß §3, Abs. 2 PatG gehörenden deutschen Patentschrift 195 29 522 C1, ist ein Verriegelungsmechanismus mit einem schwenkbaren Riegelstein beschrieben, welcher benachbarte Befestigungselemente unter dem unmittelbaren Einfluß der Öffnungsbewegung des diesen beiden Befestigungselementen vorhergehenden Befestigungselements, d. h. ohne Verwendung eines Riegelsteinschiebers, fest miteinander verriegelt bzw. unter Einfluß der entsprechenden Schließbewegung wieder entriegelt. Nachteilig bei diesem Verriegelungsmechanismus ist, daß beispielsweise bei einem Unfall die gesamte Beschleunigung des Lamellenpaketes von nur einem (bzw. zwei) Riegelstein(n) aufgefangen werden muß, was zu einem Versagen der Verriegelung führen kann.

Es ist Aufgabe der vorliegenden Erfindung, ein Lamellendach der eingangs genannten Art zu schaffen, das eine einfache und kostengünstige Montage ermöglicht und einen selbsttätig lösbaren Verriegelungsmechanismus aufweist, der ein zuverlässiges und sicheres Öffnen und Schließen des Lamellendaches jederzeit gewährleistet, sowie auch im Falle eines Unfalls für eine sichere Verriegelung sorgt.

Diese Aufgabe wird ausgehend von einem Fahrzeugdach der eingangs genannten Art dadurch gelöst, daß das Verriegelungselement jeweils gegenüber dem Befestigungselement schwenkbar ist.

Weitere bevorzugte Ausbildungen der Erfindung ergeben sich aus den Unteransprüchen.

Die Schwenklagerung der Verriegelungselemente bewirkt eine wesentlich erhöhte Zuverlässigkeit der Verriegelungs- bzw. Entriegelungsbewegung, insbesondere eine im Vergleich zu Verschiebewebewegungen verringerte Verkantungsgefahr sowie einen verringerten Bewegungswiderstand. Vor allem ist auch keine Verschiebung des Verriegelungselements quer zur Öffnungs- bzw. Schließrichtung nötig. Die Anlageflächen können problemlos ausreichend groß dimensioniert werden. Ferner kann der Kraftaufwand zur Betätigung des Verriegelungsmechanismus verringert werden.

Vorzugsweise ist das jeweils einem Befestigungselement zugeordnete Verriegelungselement unmittelbar von dem einen der beiden benachbarten Befestigungselemente betätigbar. Die damit verbundene Einsparung von Bauteilen bringt einerseits einen allgemeinen Kostenvorteil mit sich und erleichtert andererseits die Montage. Ferner reduziert die unmittelbare Betätigung des Verriegelungselements die Wahrscheinlichkeit des Auftretens von Funktionsfehlern und erleichtert zudem die Funktionskontrolle. Außerdem erlaubt ein solchermaßen vereinfachter Verriegelungsmechanismus eine größere Flexibilität bei der Ausbildung der Bauteile, insbesondere deren größere Dimensionierung. Insgesamt wird die Zuverlässigkeit des Verriegelungsmechanismus stark erhöht.

In weiterer bevorzugter Ausgestaltung der Erfindung ist das Verriegelungselement als Riegelwippe ausgebildet, die in ihrem Mittelabschnitt schwenkbar gelagert ist sowie an ihrem einen Endabschnitt ein Riegelteil und an ihrem anderen Endabschnitt einen Betätigungsarm aufweist. Dies ermöglicht mittels des Hebelprinzips eine

geeignete Kraftumsetzung.

Vorzugsweise liegt das Riegelteil der Riegelwippe so nahe bei der Schwenkachse der Schwenkbewegung des Befestigungselements bezüglich der Führungsschiene, daß das Ausschwenken des Befestigungselements keine wesentliche Höhenbewegung des Riegelteils bezüglich der Führungsschiene bewirkt. Dies erlaubt eine einfache Ausbildung der Verriegelungsmechanik.

Ferner ist bevorzugt, daß benachbarte Befestigungselemente dadurch seitlich geführt miteinander verstellbar verbunden sind, daß der Schuh des hinteren Befestigungselements von einer Seite in den Kulissenschlitz des vorderen Befestigungselements eingreift, während ein an dem hinteren Befestigungselement ausgebildeter Gegenhalter als entgegengesetzte Anlagefläche vorgesehen ist. Dies Ausbildung gewährleistet eine stabile Verbindung benachbarter Befestigungselemente quer zur Öffnungsrichtung.

Aufbau und Funktion des Erfindungsgegenstandes werden nachfolgend beschrieben. Es zeigen:

Fig. 1 eine perspektivische schematische Ansicht eines Lamellendaches im teilweise geöffneten Zustand;

Fig. 2 eine Ansicht entsprechend Fig. 1 bei voll geöffnetem Dach;

Fig. 3 eine perspektivische schematische Ansicht der in Fahrtrichtung linken Seite von drei Lamellen eines Lamellendaches entsprechend Fig. 2 in geöffnetem Zustand;

Fig. 4a und 4b nebeneinandergelegt sowie Fig. 5, 6 und 7 jeweils eine Seitenansicht der in Fahrtrichtung linken Seite eines Lamellendaches aus vier Lamellen in unterschiedlichen Öffnungszuständen;

Fig. 8 das Lamellendach wie in Fig. 4 bis 7, jedoch in vollständig geöffnetem Zustand;

Fig. 9a bis 9c verschiedene Ansichten einer erfindungsgemäß ausgebildeten Riegelwippe; und

Fig. 10 die Aufsicht auf ein erfindungsgemäß ausgebildetes, in Fahrtrichtung links liegendes Befestigungselement einer Lamelle.

Richtungen werden im weiteren wie folgt bezeichnet: "vorn" bzw. "vorhergehend" bedeutet in Richtung von der als ersten voll ausgeschwenkten Lamelle weg, "hinten" bzw. "nachfolgend" bedeutet in Richtung zu der als ersten voll ausgeschwenkten Lamelle hin, "innen" bedeutet quer zur Fahrtrichtung zur Dachöffnung hin, "außen" quer zur Fahrtrichtung von der Dachöffnung weg, "oben" bedeutet von Fahrzeugboden weg, "unten" zum Fahrzeugboden hin.

Bei der veranschaulichten Ausführungsform bedeutet insbesondere "vorn" bzw. "vorhergehend" in normaler Fahrtrichtung, und "hinten" bzw. "nachfolgend" bedeutet entgegen der normalen Fahrtrichtung.

Der Begriff "Lamelle" soll nicht einschränkend bezüglich der geometrischen Form, insbesondere hinsichtlich des Verhältnisses von Länge zu Breite, verstanden werden. Es kann sich dabei auch um Deckelelemente handeln, die beispielsweise etwa so lang wie breit sind.

Das vorliegend erläuterte, als Lamellendach zu bezeichnende Fahrzeugdach 9 weist, wie aus den Prinzipdarstellungen der Fig. 1 und 2 hervorgeht, eine Folge von Schiebelamellen 10a bis 10d auf. Diese Lamellen dienen dem wahlweisen Verschließen oder mindestens teilweisen Freigeben einer Dachöffnung 13, die in einer festen Dachfläche 11 eines Kraftfahrzeuges 12 ausgebildet ist. Zum Öffnen und Verschließen des Daches 9 lassen sich die Lamellen 10a bis 10d verschieben, wobei im gezeigten Ausführungsbeispiel die mit dem Doppelpfeil angedeutete Verschieberichtung 14 parallel zur Fahr-

zeuglängsachse verläuft. Grundsätzlich sind aber auch andere Verschieberichtungen, z. B. quer zur Fahrzeuglängsachse, möglich. In ihrer Schließstellung stoßen die Lamellen 10a bis 10d mit ihren quer zur Verschieberichtung 14 verlaufenden Längskanten beziehungsweise dort angeordneten Dichtelementen dichtend aneinander an. Dabei bilden sie einen flächigen Lamellenverbund, wie dies in Fig. 1 für die beiden Lamellen 10d und 10c angedeutet ist. Die Lamellen 10a bis 10d können ferner jeweils um eine sich quer zur Verschieberichtung 14 erstreckende (virtuelle) Schwenkachse verschwenkt werden, die im veranschaulichten Ausführungsbeispiel näherungsweise in Höhe der festen Dachfläche 11 liegt.

Eine nachstehend näher erläuterte Verstellmechanik koordiniert die Verschiebe- und Schwenkbewegungen der einzelnen Lamellen 10a bis 10d derart, daß beim Verstellen der Schiebelamellen der flächige Lamellenverbund eine Translationsbewegung in der Verschieberichtung 14 ausführt und dieser Verbund beim Öffnen des Daches 9 im Bereich des vorderen und/oder des hinteren Verbundes durch Herausbewegen jeweils einer Lamelle aus dem Verbund Lamelle für Lamelle aufgelöst bzw. beim Schließen des Daches wiederhergestellt wird. Im Verlauf des Öffnens des zuvor geschlossenen Daches 9 wird dabei zunächst die Lamelle 10a so verschwenkt, daß sie mit ihrem hinteren Rand vom hinteren Rand der Dachöffnung 13 freikommt. Anschließend kann auf den Lamellenverbund eine Verstellkraft nach hinten ausgeübt werden.

Insbesondere kann die Lamelle 10a dann beginnend in der zuvor geschilderten Schräglage zusammen mit den übrigen, im flächigen Lamellenverbund verbleibenden, d. h. nicht ausgeschwenkten, Lamellen 10b bis 10d nach hinten verschoben werden. Dabei wird die Lamelle 10a kontinuierlich in ihre Endlage weiter verschwenkt. Nachdem die Lamelle 10a ihre in den Fig. 1 und 2 veranschaulichte hintere Endstellung erreicht hat, wird die nächste Lamelle 10b ausgestellt. Dieses Spiel wiederholt sich, bis entsprechend Fig. 2 alle Schiebelamellen 10a bis 10c ausgestellt und nach hinten in ihre Offenstellung geschoben sind. Beim Schließen des Daches 9 wird ausgehend von der Offenstellung gemäß Fig. 2 zunächst nur die Lamelle 10d vorbewegt und in eine zur festen Dachfläche 11 parallele Lage zurückverschwenkt. Ein entsprechender Bewegungsablauf wird nacheinander für die folgenden Lamellen 10c, 10b und 10a erzwungen, bis die Lamellen in flächigem Verbund in ihrer vorderen Endstellung stehen und die Dachöffnung 13 verschließen.

Im Falle der veranschaulichten Ausführungsform sitzt im Bereich des vorderen Endes der Dachöffnung 13 ein ausstellbarer, lamellenförmiger Windabweiser 16, der beim Einleiten des Öffnungsvorganges um eine quer zur Fahrzeuglängsachse verlaufende Schwenkachse in eine schräg nach hinten ansteigende Lage verschwenkt wird. Dabei nimmt das Dach eine Lüftungsstellung ein, die bei in Schließstellung befindlichen Lamellen auch bei Regen benutzt werden kann. Der Windabweiser 16 legt sich in der Schließstellung des Daches 9 mit seiner Hinterkante gegen die Vorderkante der in der vorderen Endstellung stehenden Schiebelamelle 10d dichtend an. Er verschließt dabei den vordersten Teil der Dachöffnung 13. Gegebenenfalls kann die Auslegung aber auch so getroffen sein, daß der flächige Verbund der Lamellen 10a bis 10d in der Schließstellung von der Vorderkante bis zur Hinterkante der Dachöffnung 13 reicht und damit allein die Schließfunktion übernimmt. Dabei kann gegebenenfalls in für Schiebedächer an sich bekannter Weise

in Windabweiser vorgesehen sein, der bei geschlossenem Dach unter der festen Dachfläche verschwindet und der selbsttätig in eine Arbeitsstellung übergeht, wenn das Dach geöffnet wird. In den Fig. 1 und 2 ist ein Fahrzeugdach mit vier Schiebelamellen 10a bis 10d dargestellt. Es versteht sich jedoch, daß die Anzahl der Schiebelamellen grundsätzlich beliebig in Abhängigkeit von den jeweiligen Gegebenheiten gewählt werden kann. Die gesamte Dachöffnung 13 kann beispielsweise durch nur zwei Lamellen bzw. Deckelelemente abgedeckt sein.

Jede Lamelle 10a bis d ist an ihren beiden Schmalseiten mit je einem Befestigungselement 20a bis 20d verbunden. Ein Befestigungselement setzt sich aus einem außen liegenden Verstellelement 60 und einem innen liegenden Trägerelement 44 zusammen (siehe insbesondere Fig. 10). Die Verstellelemente 60 weisen jeweils einen hinteren Teil 21 und einen vorderen Teil 28 auf.

Am hinteren Ende 53 des hinteren Teils 21 ist ein gekrümmte, nach hinten weisende Anlagefläche 25 ausgebildet, die nach unten von einer Kante 64 begrenzt wird (Fig. 4b). Die Unterseite 22 des hinteren Teils 21 wird von einer in Verschieberichtung 14 leicht gekrümmten Fläche gebildet. Im hinteren Bereich der Außenseite des hinteren Teils 21 des Verstellelements 60 ist ein geschwungener Kulissenschlitz 42 ausgebildet, dessen Krümmung in etwa zu der Krümmung der Unterseite 22 parallel läuft und dessen vorderes Ende mit 49 sowie dessen hinteres Ende mit 48 bezeichnet sind (Fig. 3 und 4). Die Innenseite des hinteren Teils 21 ist mit 26 bezeichnet (Fig. 3 und 10).

Das Verstellelement 60 und das mit Befestigungsöffnungen 47 zum Befestigen einer Lamelle 10 versehene Trägerelement 44 sind über einen Schwenkbolzen 45 schwenkbar miteinander verbunden. Der Schwenkbolzen 45 sitzt nahe dem hinteren Ende 53 des Verstellelements 60, und er bestimmt eine quer zur Verschieberichtung 14 orientierte Schwenkachse. Das Trägerelement 44 weist an seinem vorderen Abschnitt einen Führungsstift 46 auf, der in eine Führungsbahn 74 einer parallel zur Verschieberichtung 14 dachfest angeordneten Führungsschiene 75 eingreift und entlang dieser Führungsbahn 74 verschiebbar geführt ist. Etwa in der Mitte des hinteren Teils 21 des Verstellelements 60 ist innen seitlich ein Mitnehmer 23 mit einer nach hinten weisenden, von einer Unterkante 67 begrenzten Anlagefläche 27 ausgebildet, die leicht nach vorn geschwungen ist. Der Mitnehmer 23 weist von unten eine Ausnehmung 24 auf.

Weiter vorn ist außen seitlich an dem Verstellelement 60 ein sich nach oben erstreckender Arm 37 mit einer Bohrung 38 ausgebildet. Ein in diese Bohrung 38 eingesteckter Stift 39 trägt einen Schuh 40 (Fig. 3). Der Schuh 40 ist an der Innenseite des Arms 37 um eine quer zu Verschieberichtung 14 orientierte Achse schwenkbar mit dem Arm 37 verbunden. Der Schuh 40 steht mit dem Kulissenschlitz 42 des vorangehenden Befestigungselements derart in Eingriff, daß er entlang des Kulissenschlitzes 42 verschiebbar ist.

Das Vorderende des vorderen Teils 28 wird von einer vorderen Stirnfläche 41 gebildet, deren Oberkante mit 70 bezeichnet ist. In eine Bohrung 87 im vorderen Abschnitt des vorderen Teils 28 ist ein Schwenkbolzen 30 eingesetzt, über welchen ein Schlitten 29 mit dem vorderen Teil 28 schwenkbar verbunden ist. Der Schlitten 29 ist über an beiden Seiten ausgebildete kunststoffum-spritzte Zapfen 43 gleitend in Führungsbahnen der dachfesten Führungsschiene 75 geführt. Im hinteren Abschnitt des vorderen Teils 28 ist am äußeren Rand ein

sich nach oben erstreckender Gegenhalter 80 ausgebildet, der eine nach außen weisende Anlagefläche 81 aufweist. Der hintere Teil 21 des vorhergehenden Verstellelements 60, das durch den Eingriff des Schuhs 40 in den Kulissenschlitz 42 mit dem nachfolgenden Befestigungselement verbunden ist, wird seitlich nach innen durch Anlage der Innenfläche 26 des hinteren Teils 21 des Verstellelements 60 an der Anlagefläche 81 des Gegenhalters 80 und seitlich nach außen durch Anlage an dem Schuh 40 bzw. dem Arm 37 geführt, so daß kein Verkannten erfolgen kann. Die hintere Stirnfläche 51 des vorderen Teils 28 ist mit einem Puffer 52 (Fig. 10) aus elastischem Material, wie beispielsweise Gummi, versehen.

Der vordere Teil 28 ist gegenüber dem hinteren Teil 21 des Verstellelements 60 nach innen parallel versetzt. Die Innenfläche des nach innen weisenden Mitnehmers 23 ist in etwa bündig mit der Innenfläche des vorderen Teils 28. Die Ausnehmung 24 an dem Mitnehmer 23 ist so bemessen, daß sich der Gegenhalter 80 des nachfolgenden Verstellelements 60 ohne Verkantungsgefahr durch diese in Öffnungsrichtung hindurch bewegen kann.

Im Bereich des vorderen Abschnitts des hinteren Teils 21 ist an dessen Außenseite ein als Riegelwippe 31 ausgebildetes Verriegelungselement schwenkbar gelagert. Der hintere Abschnitt der Riegelwippe 31 ist als nach oben weisender Betätigungsarm 33 ausgebildet, der eine gekrümmte, nach vorn oben weisende Anlagefläche 62 aufweist (Fig. 9a und 9c), die mit der Anlagefläche 25 des hinteren Teils 21 des vorhergehenden Verstellelements 60 zusammenpaßt. Die Anlagefläche 62 ist durch eine Kante 65 von einer oberen Anlagefläche 68 getrennt. In seinem oberen Abschnitt weist der Betätigungsarm 33 eine nach innen weisende Nase 58 auf. Ein Schwenklagerelement 35, beispielsweise eine genietete Öse, durchgreift eine Bohrung 56 im hinteren Teil 21 und eine Bohrung 34 im mittleren Bereich der Riegelwippe 31 unter Bildung einer Schwenkachse, die quer zur Verschieberichtung 14 orientiert ist und um welche die Riegelwippe 31 mit Bezug auf das Verstellelement 60 geschwenkt werden kann. Im vorderen Abschnitt der Riegelwippe 31 ist ein Riegelteil 32 ausgebildet, welches nach außen versetzt ist. Das Riegelteil 32 weist eine schräge, nach vorn oben weisende Anlagefläche 61 und eine im Bereich einer Kante 55 daran angrenzende obere schräge Anlagefläche 69 auf. Die Riegelwippe 31 wird durch eine in Fig. 5 angedeutete Feder 36 an dem Schwenklagerelement 35 so vorgespannt, daß der Betätigungsarm 33 nach oben gedrückt ist (in der Ansicht von Fig. 9a gegen den Uhrzeigersinn).

An der Führungsschiene 75 ist eine Wange 83 mit einer unteren Anlagefläche 84 ausgebildet, die im hinteren Bereich eine Folge von in der Verschieberichtung 14 in Abstand voneinander liegenden Riegelöffnungen 85a bis 85c aufweist (Fig. 4b). An jeder Riegelöffnung 85a bis 85c ist vorne eine schräge, nach hinten oben weisende Anlagefläche 86 ausgebildet.

Ein Führungselement 50, das im wesentlichen einen Arm und einen Schuh in der Art des Arms 37 und des Schuhs 40 des Befestigungselements aufweist, ist nahe dem hinteren Ende der Führungsschiene 75 um eine quervergerichtete dachfeste Achse 77 schwenkbar gelagert.

Mit dem Schlitten 29 oder dem Vorderende des vorderen Teils 28 des Verstellelements 60 der vordersten Lamelle 10d steht ein vorzugsweise als Gewindekabel ausgebildetes Antriebskabel 59 in Antriebsverbindung (Fig. 10). Das Antriebskabel 59 erstreckt sich zu einer in

Fig. 1 nur andeutungsweise dargestellten Antriebseinheit 73. Die Antriebseinheit 73 kann in an sich bekannter Weise einen Elektromotor und ein Untersetzungsgetriebe aufweisen, wobei ein mit dem Ausgang des Untersetzungsgetriebes verbundenes Ritzel mit dem Antriebskabel 59 und einem entsprechenden Antriebskabel für die andere Dachseite in Eingriff steht. Als Antriebseinheit kann aber auch eine handbetätigte Einheit, insbesondere in Form einer Handkurbel vorgesehen sein.

Die Funktionsweise des beschriebenen Lamellendaches ist wie folgt:

In der Schließstellung des Daches sind benachbarte Lamellen 10a bis 10d bzw. Befestigungselemente 20a bis 20d fest miteinander gekuppelt. Für eine Verschiebung in Öffnungsrichtung (nach hinten) geschieht dies durch das Anlegen der Stirnfläche 41 eines Befestigungselements (z. B. 20c) an der Anlagefläche 27 des Mitnehmers 23 des vorhergehenden Befestigungselements (z. B. 20d). Die Kupplung in Schließrichtung (Verschiebung nach vorn) erfolgt durch das Anlegen des Schuhs 40 eines Befestigungselements (z. B. 20c) an dem hinteren Ende 48 des Kulissenschlitzes 42 des vorhergehenden Befestigungselements (z. B. 20d) und/oder durch Anlegen zweier anderer Anlageflächen an je zwei benachbarten Verstellelementen 60. Die einzelnen Lamellen sind somit gegen unbeabsichtigtes Verschieben geschützt. Dadurch, daß jedes Befestigungselement 20a bis 20d an seinem vorderen Teil 28 über den Schlitten 29 in der Führungsschiene 75 geführt ist und ferner am hinteren Ende 48 des Kulissenschlitzes 42 mit dem Schuh 40 des nachfolgenden Befestigungselements bzw. des dachfesten Führungselements 50 in Eingriff steht, ist jede einzelne Lamelle auch gegen ein unbeabsichtigtes Verschwenken gesichert. Die Riegelwippen 31 sind jeweils durch die Federn 36 so vorgespannt, daß die Anlagefläche 62 des Betätigungsarms 33 an der Anlagefläche 25 des vorhergehenden Verstellelements 60 anliegt (Fig. 4a).

Die Trägerelemente 44, und damit die Lamellen 10a bis 10d, liegen bei geschlossenem Dach alle parallel zur Dachebene. Das dachfeste Führungselement 50 für die letzte Lamelle 10a befindet sich in nicht ausgeschwenktem Zustand. Benachbarte Befestigungselemente 20a bis 20d sind, wie oben beschrieben, durch Anlage des hinteren Teils 21 an dem Schuh 40 bzw. dem Arm 37 und dem Gegenhalter 80 wechselseitig in Verschieberichtung sicher geführt.

Zum Öffnen des Daches wird von der Antriebseinheit 73 Kraft auf die Antriebskabel 59 zu beiden Seiten der Dachöffnung 13 in nach hinten weisender Richtung übertragen. Zunächst bewirkt die Antriebsbewegung der Antriebskabel 59 in aus z. B. DE 43 29 580 C1 bekannter Weise ein Ausschwenken des Windabweisers 16. Gleichzeitig damit oder anschließend bewirkt die Antriebsbewegung der Antriebskabel 59 ein Ausschwenken des Führungselements 50 um die Achse 77. Dies kann in ebenfalls aus DE 43 29 580 C1 bekannter Weise geschehen. Dadurch wird die letzte Lamelle 10a mit ihrer hinteren Kante über die (nicht näher dargestellte) Abdichtung am hinteren Rand der Dachöffnung 13 angehoben (siehe Fig. 4b). Nachfolgend erfolgt eine Krafteinleitung durch die Antriebskabel 59 jeweils am vordersten Befestigungselement 20d. Die Kraft wird jeweils von dem Mitnehmer 23 auf die Stirnfläche 41 des jeweils nachfolgenden Befestigungselements formschlüssig übertragen, wodurch sich alle Lamellen 10a bis 10d gemeinsam nach hinten bewegen.

Der Schuh des dachfesten Führungselements 50 wird dabei in dem Kulissenschlitz 42 des letzten Befestigungselements 20a gleitend geführt. Die weitere Verschiebung des Befestigungselements 20a nach hinten gegenüber dem Schuh des Führungselements 50 bewirkt zusätzlich zur Verschiebung eine weitere Ausstellbewegung der letzten Lamelle 10a.

Anstelle des schwenkbaren Führungselements 50 kann grundsätzlich auch ein dachfestes Führungselement vorgesehen sein, wenn der Kulissenschlitz des letzten Befestigungselements so gestaltet ist, daß auf ein zusätzliches Anheben des letzten Befestigungselementes verzichtet werden kann. Eine Anordnung dieser Art ist in einer älteren DE-Patentanmeldung (DE 195 42 884 C1) näher erläutert.

Die Ausstellbewegung des Verstellelements 60 und des Trägerelements 44 erfolgt in unterschiedlicher Weise, da der Führungsstift 46 bzw. die Achse des Schwenkbolzens 30, die als Drehpunkte wirken, in der Verschieberichtung 14 in Abstand voneinander liegen. Zum Ausgleich der unterschiedlichen Schwenkbewegung sind die beiden Elemente 44, 60 an ihrem hinteren Ende über den Schwenkbolzen 45 drehbar miteinander verbunden, so daß eine relative Drehbewegung des Verstellelements 60 gegenüber dem Trägerelement 44 stattfindet. Da sich die Stirnfläche 41 des Verstellelements 60 vor der Achse des Schwenkbolzens 30, d. h. dem Drehpunkt der Ausstellbewegung, befindet, bewirkt das Anheben des hinteren Endes des Verstellelements 60 eine Absenkung der Stirnfläche 41 gegenüber dem Mitnehmer 23 des vorangehenden Befestigungselements 20b. Der Arm 37 und damit der Schuh 40 des Verstellelements 60 befindet sich hinter der Achse des Lagers 30, so daß der Schuh 40 und damit auch das hintere Ende des vorhergehenden Befestigungselements 20b ebenfalls leicht angehoben werden. Durch entsprechende Wahl der Drehhebel bzw. Positionen der Drehpunkte (Führungsstifte bzw. Lagerachsen) ist sichergestellt, daß die Hinterkante der vorletzten Lamelle 10b durch das Ausschwenken der nachfolgenden (letzten) Lamelle 10a über die Vorderkante der letzten Lamelle 10a angehoben wird, so daß ein Übereinanderschieben der aufeinanderfolgenden Lamellen stattfinden kann. Die Befestigungselemente 20a bis 20d sind also in solcher Weise gekuppelt, daß eine Ausschwenkbewegung des letzten Befestigungselements 20a eine sich nach vorn fortpflanzende und dabei sich stark abschwächende Ausschwenkbewegung der vorangehenden Befestigungselemente 20b bis 20d bewirkt. Durch die Vorspannung über die Feder 36 wird der Betätigungsarm 33 jeder Relativbewegung zwischen benachbarten Verstellelementen 60 nachgeführt, so daß er immer an der Anlagefläche 25 des hinteren Teils 21 anliegt. Die Vorspannung durch die Feder 36 verhindert zuverlässig, daß das Riegelteil 32 bei der Öffnungsbewegung während des Passierens einer Riegelöffnung 85a bis 85d z. B. durch eine Erschütterung in diese einrastet.

Das Riegelteil 32 ist so angeordnet, daß es in etwa auf Höhe der Achse des Schwenkbolzens 30 liegt, welche den Drehpunkt der Ausstellbewegung bildet. Dadurch ändert sich während der zunehmenden Ausstellbewegung des Verstellelements 60 im Lauf der Öffnungsbewegung die relative Höhe des Riegelteils 32 bezüglich der Wange 83 der Führungsschiene 75 im wesentlichen nicht. Es findet dabei jedoch eine Drehbewegung des Riegelteils 32 statt. Die obere Anlagefläche 69 des Riegelteils 32 liegt zunehmend an der unteren Anlagefläche 84 der Wange 83 der Führungsschiene 75 an. Durch eine

entsprechende schräge Gestaltung der oberen Anlagefläche 69 des Riegelteils 32 bewirkt diese Anlage eine gewisse Drehung der Riegelwippe 31 im Uhrzeigersinn in Fig. 4 bis 7. d. h., der Betätigungsarm 33, und damit die Anlagefläche 62, bewegen sich nach oben. Die Krümmung der Anlagefläche 27 des Mitnehmers 23 bzw. der Stirnseite 41 des vorderen Teils 28 sind so gewählt, daß ab einer bestimmten Ausschwenkstellung des Verstellelements 60 die Riegelwippe 31 über den Schwenkbolzen 30 durch Anlage der oberen Anlagefläche 69 an der Unterseite 84 der Wange 83 Antriebskraft von dem vorhergehenden Verstellelement 60 auf das nachfolgende Verstellelement 60 überträgt. Dies ist insofern vorteilhaft, als die Überlappung der Anlagefläche 27 des Mitnehmers 23 mit der Stirnfläche 41 mit zunehmender Ausschwenkung immer geringer wird, so daß der Druck immer größer wird, was zu einer Beschädigung der entsprechenden Anlageflächen 27 und 41 und insbesondere der diese Flächen begrenzenden Kanten 67 bzw. 70 führen könnte. Die entsprechenden Elemente werden so dimensioniert, daß die Kraftübertragung so rechtzeitig auf die Riegelwippe 31 übergeht, daß eine solche Beschädigung auf jeden Fall vermieden wird. Auf diese wird der Kraftschluß zwischen den beiden letzten Befestigungselementen 20a und 20b bereits von der entsprechenden Riegelwippe 31 übernommen, wenn sich die Oberkante der Stirnfläche 41 des letzten Befestigungselements 20a noch nicht ganz unter die Unterkante 67 der Anlagefläche 27 des Mitnehmers 23 des vorletzten Befestigungselements 20b abgesenkt hat.

Sobald die Kante 55 zwischen den Anlageflächen 61 und 69 des Riegelteils 32 die vordere Anlagefläche 86 der letzten Riegelöffnung 85a erreicht hat, kann die Anlagefläche 61 auf der Anlagefläche 86 abgleiten, wodurch sich das Riegelteil 32 nach oben in die Riegelöffnung 85a hineinbewegen kann, was wiederum ein Abgleiten der Anlagefläche 62 bzw. der Kante 65 des Riegelteils auf der geneigten Anlagefläche 25 des Verstellelements 60 nach unten erlaubt. Auf diese Weise ist nun der Kraftschluß zwischen den beiden letzten Befestigungselementen 20a und 20b aufgehoben. Diese Befestigungselemente sind jetzt entkuppelt. Das vorletzte Befestigungselement 20b kann sich nun relativ zu dem letzten verschieben.

Das auf die Riegelwippe 31 wirkende Drehmoment ergibt sich als Skalarprodukt der tangential zum Kulissenschlitz 42 des Befestigungselements 20b orientierten Komponente F der auf das Befestigungselement 20b übertragenen Antriebskraft und des Abstandsvektors zwischen dem Drehpunkt der Riegelwippe 31 im Schwenklagerelement 35 und der Krafteinleitungsstelle an der Kante 65 des Betätigungsarms 33 der Riegelwippe 31, das heißt als Produkt F mal X in Fig. 6. Die am Riegelteil 32 wirkende Kraft wird daher durch die entsprechenden Abstände von Betätigungsarm 33 und Riegelteil 32 von dem Schwenklagerelement 35 bestimmt.

Das Riegelteil 32 wird nun durch die Anlage der oberen Anlagefläche 68 des Betätigungsarms 33 an der Unterseite 22 des hinteren Teils 21 des Verstellelements 60 in Eingriff mit der letzten Riegelöffnung 85a gehalten und bewirkt auf diese Weise eine dachfeste Verriegelung des letzten Befestigungselements 20a. Die letzte Lamelle 10a ist somit gegen Vor- und Zurückbewegung gesichert.

Der weitere Öffnungsvorgang erfolgt analog wie bereits beschrieben, wobei nun anstelle des letzten Befestigungselements 20a das vorletzte Befestigungselement 20b durch Verschiebung gegenüber dem Schuh 40 des

letzten Befestigungselements 20a ausgeschwenkt wird. Die Funktion des dachfesten Führungselements 50 wird folglich durch den Schuh 40 bzw. das vordere Teil 28 des letzten, nunmehr dachfest verriegelten Befestigungselements 20a übernommen. Wenn das vorletzte Befestigungselement 20b voll ausgeschwenkt ist, kommt die hintere Stirnfläche 51 des vorletzten Befestigungselements 20b mit dem Puffer 52 zur Anlage an der vorderen Stirnseite 41 des letzten Befestigungselements 20a.

Die Kraftentkuppung zweier Befestigungselemente (z. B. 20b und 20c) bei der Öffnungsbewegung bewirkt jeweils, daß das vorhergehende Befestigungselement (20c) durch das Niederdrücken des Betätigungsarms 33 in die Riegelsteinöffnung 85b das jeweils nachfolgende Befestigungselement (20b) dachfest verriegelt.

Der Öffnungsvorgang kann nun solange analog weitergeführt werden, bis auch das vorderste Befestigungselement 20d voll ausgeschwenkt ist und die Dachöffnung 13 damit maximal freigegeben ist. Mit Ausnahme der vordersten Lamelle 10d sind dann alle Lamellen in voll ausgeschwenkter Position dachfest verriegelt. Die vorderste Lamelle 10d ist in ihrer Position dadurch verriegelt, daß der Antrieb über die Antriebskabel 59 in an sich bekannter Weise starr und selbsthemmend ausgeführt ist.

Wird nun eine Schließbewegung eingeleitet, so wird von der Antriebseinheit 73 Kraft auf die an der ersten Lamelle 10d angreifenden Antriebskabel 59 zu beiden Seiten der Dachöffnung 13 in nach vorn weisender Richtung übertragen. Die nicht verriegelte erste Lamelle 10d bewegt sich dadurch nach vorn. Der Schuh 40 des zweiten Befestigungselements 20c gleitet dabei in dem Kulissenschlitz 42 des ersten Befestigungselements 20d. Das erste Befestigungselement 20d wird durch die Schließbewegung nach vorn wieder zum Teil zurückgeschwenkt. Eine Bewegung des zweiten Befestigungselements 20c in Schließrichtung kann nicht stattfinden, weil dessen Riegelteil 32 über die Anlage des Betätigungsarms 33 der Riegelwippe an der Unterseite 22 des ersten Befestigungselements 20d noch mit der Riegelöffnung 85c in Eingriff gehalten wird.

Sobald die Kante 65 des Betätigungsarms 33 das hintere Ende der Unterseite 22 des hinteren Teils 21 des Befestigungselements 20d erreicht hat, kann sich der Betätigungsarm 33 nach oben bewegen, so daß ein Abgleiten der Anlagefläche 61 des Riegelteils 32 auf der Anlagefläche 86 der Riegelöffnung 85c möglich wird. Die Krafteinleitung in das Befestigungselement 20c geschieht dabei, wie oben erwähnt, durch das Anlegen des Schuhs 40 des Befestigungselements 20c an dem hinteren Ende 48 des Kulissenschlitzes 42 des vorhergehenden Befestigungselements 20d oder durch Anlegen zweier anderer Anlageflächen an je zwei benachbarten Verstellelementen 60. Das Riegelteil 32 bewegt sich dadurch aus der Riegelöffnung 85c heraus, wodurch die dachfeste Verriegelung des Befestigungselements 20c aufgehoben wird. Die benachbarten Befestigungselemente 20d und 20c sind nun für die Schließbewegung miteinander gekuppelt. Im weiteren wird das zweite Befestigungselement 20c von dem ersten 20d mit nach vorn bewegt. Zunächst sind die beiden Befestigungselemente 20c und 20d in Öffnungsrichtung über die Riegelwippe 31 des zweiten Befestigungselements 20c gekuppelt, später über die Anlagefläche 27 des Mitnehmers 23 des ersten Befestigungselements 20d und die Stirnfläche 41 des zweiten Befestigungselements 20c. Diese Kuppelung in Öffnungsrichtung würde z. B. bei einer Umkehrung der Antriebsrichtung wieder wirksam.

Der weitere Schließvorgang erfolgt für die übrigen Befestigungselemente bzw. Lamellen analog, wobei schließlich durch die Schließbewegung des vorletzten Befestigungselements 20b die dachfeste Verriegelung des letzten Befestigungselements 20a in der Riegelöffnung 85a gelöst wird. Erreicht der in das letzte Befestigungselement 20a eingreifende Schuh des dachfesten Führungselements 50 das hintere Ende 48 des Kulissen-schlitzes 42, so wird das Führungselement 50 wieder zurückgeschwenkt und alle Lamellen liegen wieder in einer Ebene parallel zur Dachebene. Der Schließvorgang erfolgt also in der Art, daß immer ein Teil der Lamellen miteinander gekuppelt ist und sich gemeinsam in Schließrichtung bewegt, während der übrige Teil der Lamellen dachfest verriegelt ist und nicht an der Schließbewegung teilnehmen kann. Die letzte bewegliche und die erste verriegelte Lamelle sind dabei jeweils voneinander entkuppelt. Um das mechanische Spiel gering zu halten, findet die Ankupplung der ersten verriegelten Lamelle an die letzte bewegliche Lamelle sehr kurz nach der Entriegelung der ersten verriegelten Lamelle statt, d. h. nahezu zeitgleich dazu.

Bei der beschriebenen Ausführungsform sind alle Befestigungselemente (eventuell mit Ausnahme des ersten und/oder letzten) sowie alle Riegelwippen 31 identisch ausgebildet. Die Riegelwippen sind jeweils auf gleiche Weise an dem jeweiligen Befestigungselement angebracht. Die Befestigungselemente sind in Längsrichtung in einer Ebene angeordnet. Die Schwenkbewegungen aller Riegelwippen liegen folglich in der selben Ebene, die senkrecht auf die Dachfläche steht und die Öffnungs- bzw. Schließrichtung beinhaltet. Alle Befestigungselemente und Riegelsteine liegen auch auf gleicher Höhe relativ zu der dachfesten Führungsschiene.

Erfindungsgemäße Ausführungsformen sind nicht darauf beschränkt, daß die Riegelwippen, wie bisher beschrieben, um eine Achse, die annähernd parallel zur Dachfläche und senkrecht zur Verschieberichtung steht, schwenkbar sind. Die erfindungsgemäße Funktion kann beispielsweise auch durch eine Verschwenkung der Riegelwippen um Achsen senkrecht zur Dachfläche erreicht werden.

Patentansprüche

1. Fahrzeugdach mit einer Folge von mindestens zwei Deckelementen zum wahlweisen Verschließen oder mindestens teilweisen Freigeben einer Dachöffnung in einer Dachfläche, wobei die Deckelemente in der Schließstellung aneinander angrenzen und einen flächigen Verbund bilden, jedes Deckelement an seinen Schmalseiten jeweils mit einem schwenkbaren Befestigungselement verbunden ist und die Befestigungselemente entlang einer dachfesten Führungsbahn geführt sind, und wobei jeweils zwei benachbarte Befestigungselemente für eine gemeinsame Bewegung in Öffnungs- und Schließrichtung gekuppelt sind, solange sie nicht voll ausgeschwenkt sind, und entkuppelt sind, sobald eines der beiden Befestigungselemente seine voll ausgeschwenkte Stellung erreicht hat, und derart miteinander in Eingriff stehen, daß sie in entkuppeltem Zustand unter Ausschwenkung des noch nicht voll ausgeschwenkten Befestigungselements gegeneinander verstellbar sind, ein Befestigungselement in der voll ausgeschwenkten Lage unter dem Einfluß der Öffnungsbewegung des einen benachbarten Befestigungselements je-

weils über ein Verriegelungselement fest mit der dachfesten Führungsbahn verriegelbar ist, und die Verriegelung eines voll ausgeschwenkten Befestigungselements mit der dachfesten Führungsbahn unter dem Einfluß der Schließbewegung des einen benachbarten Befestigungselements selbsttätig lösbar ist, dadurch gekennzeichnet, daß das Verriegelungselement (Riegelwippe 31) jeweils gegenüber dem Befestigungselement (20a bis 20d) schwenkbar ist.

2. Fahrzeugdach nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Verriegelungselement so ausgebildet ist, daß es mindestens während einer bestimmten Phase der Bewegung der Deckelemente (Lamellen 10a bis 10d) zwischen unverriegelten benachbarten Befestigungselementen (20) einen Kraftschluß bewirkt.

3. Fahrzeugdach nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß das Verriegelungselement des hinteren von zwei Befestigungselementen (20a bis 20d) bei der Öffnungsbewegung von einer Stellung kurz vor der Entkuppelung mit dem benachbarten Befestigungselement bis zur Entkuppelung den Kraftschluß zwischen diesen Elementen bildet.

4. Fahrzeugdach nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das Verriegelungselement als Riegelwippe (31) ausgebildet ist, die in ihrem Mittelabschnitt schwenkbar gelagert ist, an ihrem einen Endabschnitt ein Riegelteil (32) und an ihrem anderen Endabschnitt einen Betätigungsarm (33) aufweist.

5. Fahrzeugdach nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß der Endabschnitt mit dem Riegelteil (32) bezüglich der Fahrtrichtung vorn liegt.

6. Fahrzeugdach nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß der Endabschnitt mit dem Riegelteil (32) in der Höhe gleitend geführt ist.

7. Fahrzeugdach nach Anspruch 5 oder 6, dadurch gekennzeichnet, daß die Riegelwippe (31) so vorgespannt ist, daß der Betätigungsarm (33) der Riegelwippe nach oben gedrückt wird.

8. Fahrzeugdach nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß der Betätigungsarm (33) der Riegelwippe (31) eines Befestigungselements eine vordere Anlagefläche (62) aufweist, welche aufgrund der Vorspannung an einer hinteren Anlagefläche (25) des in Fahrtrichtung vorhergehenden Befestigungselements anliegt, solange das Befestigungselement nicht voll ausgeschwenkt ist.

9. Fahrzeugdach nach einem der Ansprüche 4 bis 8, dadurch gekennzeichnet, daß die dachfeste Führungsbahn (74) zu beiden Dachseiten jeweils von einer Führungsschiene (75) gebildet ist, die Riegelöffnungen (85a bis 85c) zum dachfesten Verriegeln der Befestigungselemente (20a bis 20c) aufweist.

10. Fahrzeugdach nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, daß an dem Riegelteil (32) eine obere Anlagefläche (69) ausgebildet ist, für welche die Führungsschiene (75) in den Abschnitten zwischen den Riegelöffnungen (85a bis 85c) einen Anschlag derart bildet, daß kein vollständiges Abgleiten zwischen der hinteren Anlagefläche (25) eines Befestigungselements und der vorderen Anlagefläche (62) des Betätigungsarmes (33) der Riegelwippe (31) des nachfolgenden Befestigungselements möglich ist, so daß diese Anlageflächen für einen Kraftschluß in Öffnungsrichtung zwischen benachbarten Befestigungselementen sorgen können.

11. Fahrzeugdach nach Anspruch 9 oder 10, dadurch gekennzeichnet, daß bei der Entkupplung benachbarter Befestigungselemente die Riegelwippe (31) des nachfolgenden Befestigungselements durch das Abgleiten zwischen der hinteren Anlagefläche (25) des vorhergehenden Befestigungselement und der vorderen Anlagefläche (62) des Betätigungsarmes (33) der Riegelwippe im Uhrzeigersinn verschwenkt wird, wodurch das Riegelteil (32) der Riegelwippe von unten in Eingriff mit der entsprechenden Riegelöffnung (85a bis 85c) der Führungsschiene (75) kommt.
12. Fahrzeugdach nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, daß bei benachbarten, entkuppelten Befestigungselementen das Riegelteil (32) der Riegelwippe (31) des nachfolgenden Befestigungselements durch Anlage einer an dem Betätigungsarm (33) ausgebildeten oberen Anlagefläche (68) an der Unterseite (22) des vorangehenden Befestigungselements mit der Riegelöffnung (85a bis 85c) in Eingriff gehalten wird.
13. Fahrzeugdach nach Anspruch 12, dadurch gekennzeichnet, daß das Riegelteil (32) der Riegelwippe (31) so nahe bei der Schwenkachse der Schwenkbewegung des Befestigungselements bezüglich der Führungsschiene (75) liegt, daß das Ausschwenken des Befestigungselements keine wesentliche Höhenbewegung des Riegelteils bezüglich der Führungsschiene bewirkt.
14. Fahrzeugdach nach einem der Ansprüche 11 bis 13, dadurch gekennzeichnet, daß das Riegelteil (32) eine vordere Anlagefläche (61) aufweist, die von unten an einer in der Riegelöffnung (85a bis 85c) ausgebildeten Gegenfläche (86) anliegt, wenn das Riegelteil in die Riegelöffnung eingreift.
15. Fahrzeugdach nach Anspruch 14, dadurch gekennzeichnet, daß die vordere Anlagefläche (61) des Riegelteils (32) nach vorn geneigt ist, so daß die Anlagefläche auf der Gegenfläche (86) der Riegelöffnung (85a bis 85c) abgleiten kann, um die dachfeste Verriegelung zu lösen.
16. Fahrzeugdach nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß bei zwei benachbarten, voll ausgeschwenkten Befestigungselementen (20a und 20b) eine an den vorangehenden Befestigungselement ausgebildete hintere Stirnfläche (51) über ein Dämpfungselement (Puffer 52) an einer an dem nachfolgenden Befestigungselement ausgebildeten vorderen Stirnfläche (41) anliegt.
17. Fahrzeugdach nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das Befestigungselement (20a bis 20d) in seinem vorderen Abschnitt schwenkbar mit einem entlang der Führungsbahn (74) gleitend geführten Schlitten (29) verbunden ist.
18. Fahrzeugdach nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß benachbarte Befestigungselemente dadurch höhengeführt miteinander verstellbar verbunden sind, daß ein an dem einen Befestigungselement ausgebildeter Schuh (40) in einen seitlich in dem vorhergehenden Befestigungselement ausgebildeten Kulissenschlitz (42) eingreift.
19. Fahrzeugdach nach Anspruch 18, dadurch gekennzeichnet, daß benachbarte Befestigungselemente dadurch seitlich geführt miteinander verstellbar verbunden sind, daß der Schuh (40) des

hinteren Befestigungselements von einer Seite in den Kulissenschlitz (42) des vorderen Befestigungselements eingreift, während ein an dem hinteren Befestigungselement ausgebildeter Gegenhalter (80) als entgegengesetzte Anlagefläche vorgesehen ist.

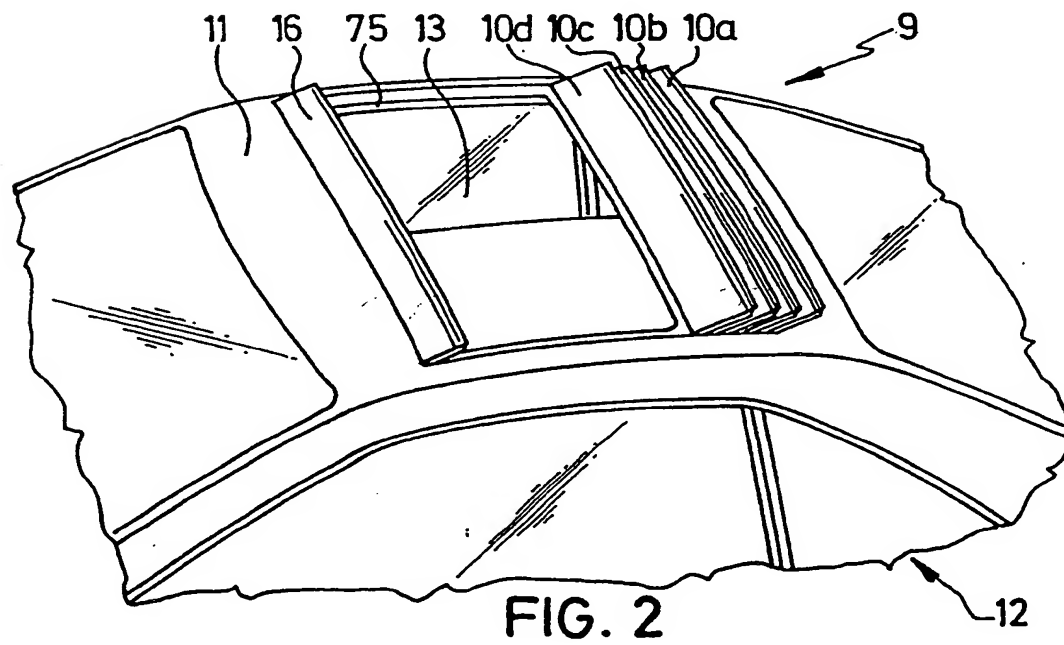
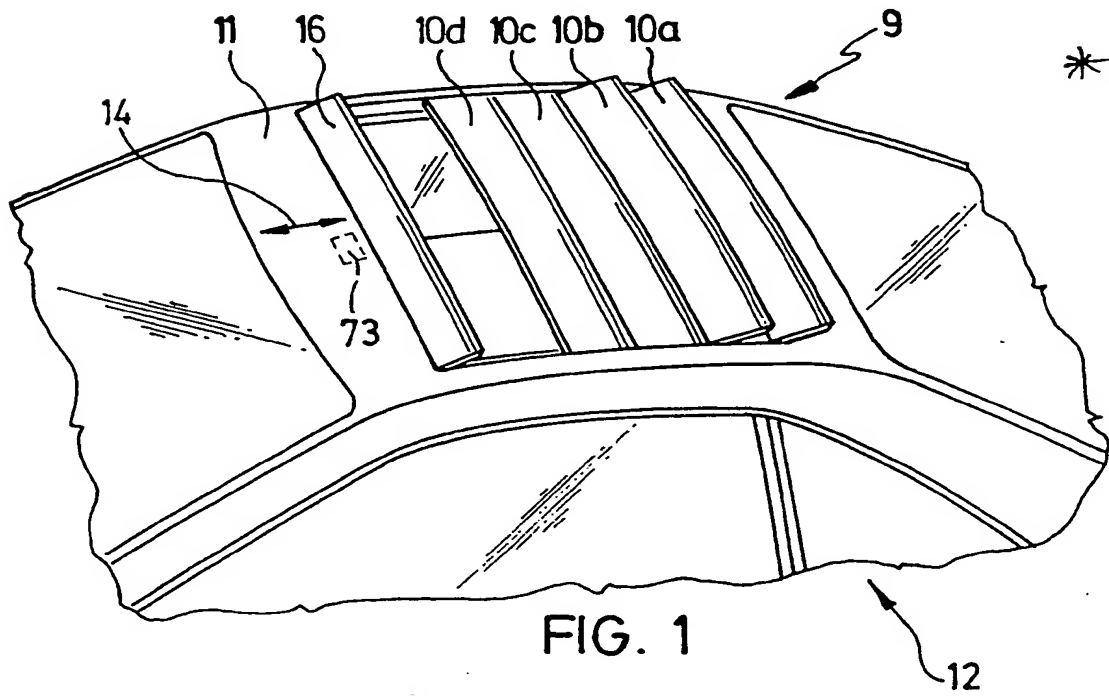
20. Fahrzeugdach nach Anspruch 19, dadurch gekennzeichnet, daß benachbarte Befestigungselemente für die gemeinsame Bewegung in Öffnungsrichtung durch eine in Abhängigkeit von einer Schwenkbewegung relativ zueinander ein- und ausrückbare Kupplung kuppelbar sind, die von einem Mitnehmer (23) an dem vorderen Befestigungselement und der vorderen Stirnfläche (41) des hinteren Befestigungselements gebildet wird, die in Eingriff miteinander stehen, wenn die Deckelemente (Lamellen 10a bis 10d) Teil des flächigen Verbundes sind, sowie außer Eingriff miteinander kommen, wenn das eine der Befestigungselemente sich seiner voll ausgeschwenkten Lage mindestens angenähert hat.

21. Fahrzeugdach nach Anspruch 20, dadurch gekennzeichnet, daß der Mitnehmer (23) eine Ausnehmung (24) aufweist, durch welche sich der Gegenhalter (80) des benachbarten Befestigungselements hindurch bewegen kann.

22. Fahrzeugdach nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das jeweils einem Befestigungselement zugeordnete Verriegelungselement (Riegelwippe 31) unmittelbar von dem einen der beiden benachbarten Befestigungselemente betätigbar ist.

23. Fahrzeugdach nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Deckelemente als Lamellen (10a bis 10d) ausgebildet sind.

Hierzu 6 Seite(n) Zeichnungen



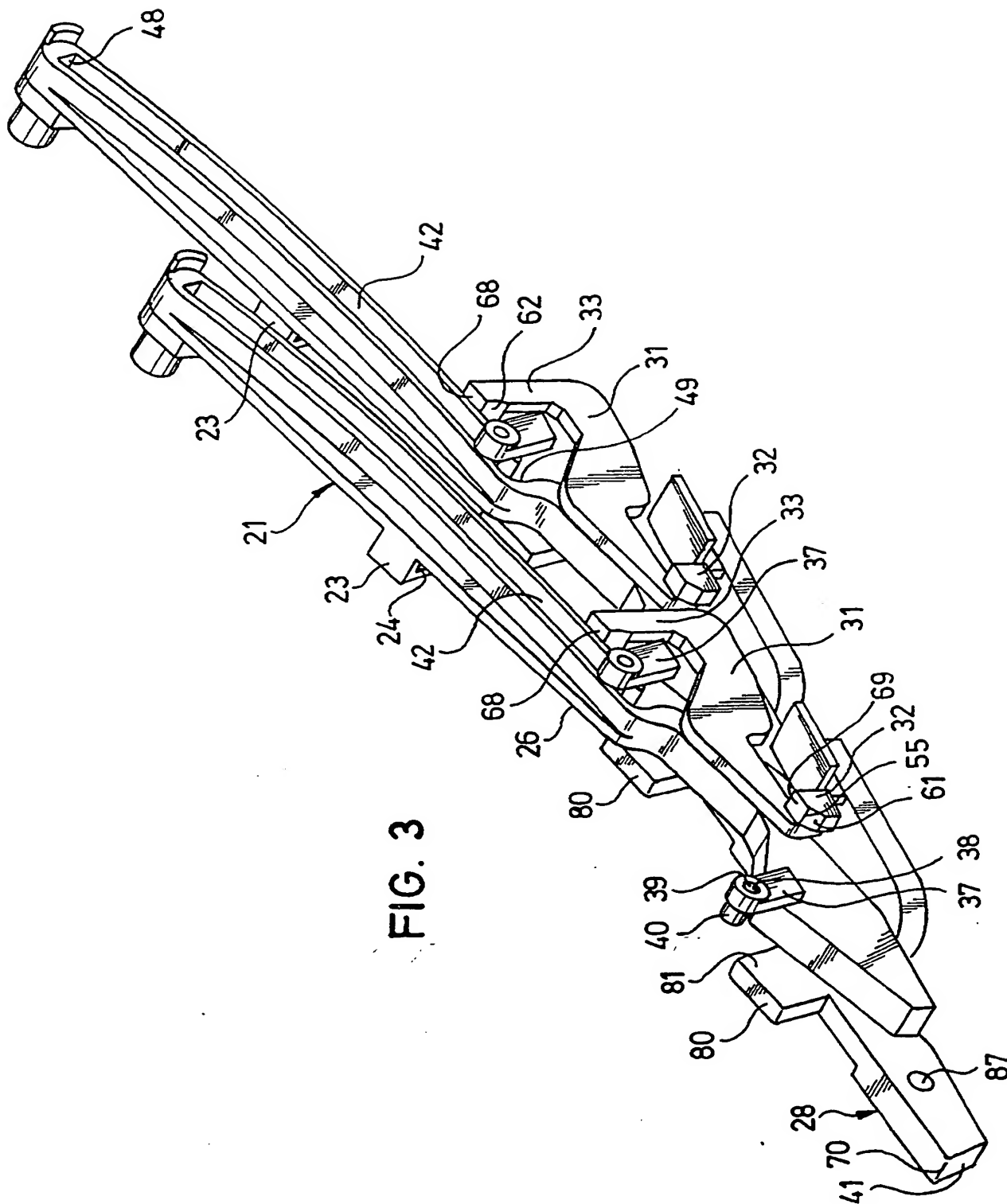


FIG. 3

FIG. 4a

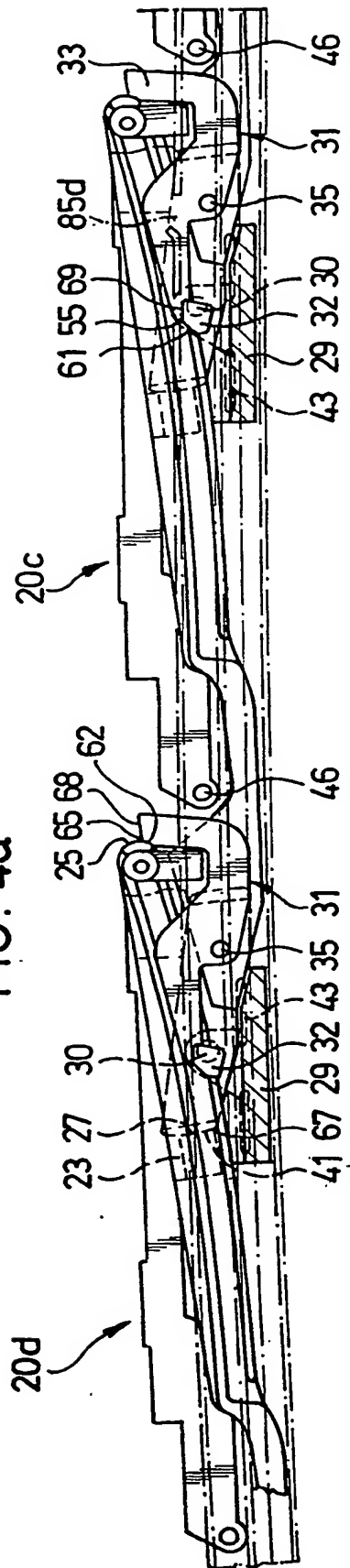
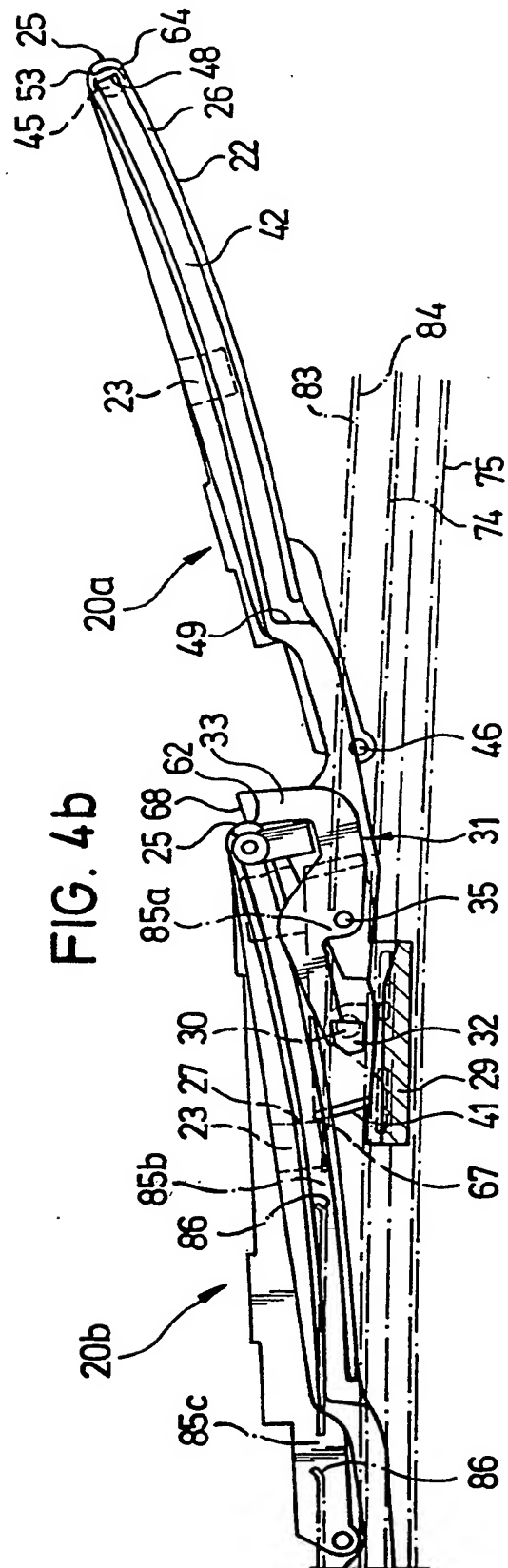


FIG. 4b



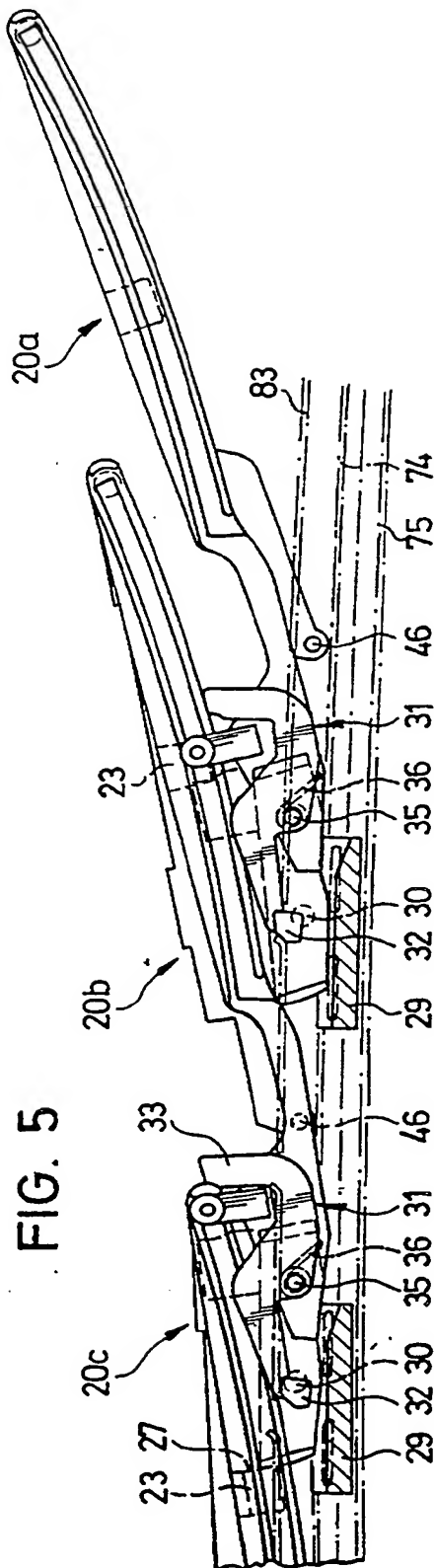


FIG. 5

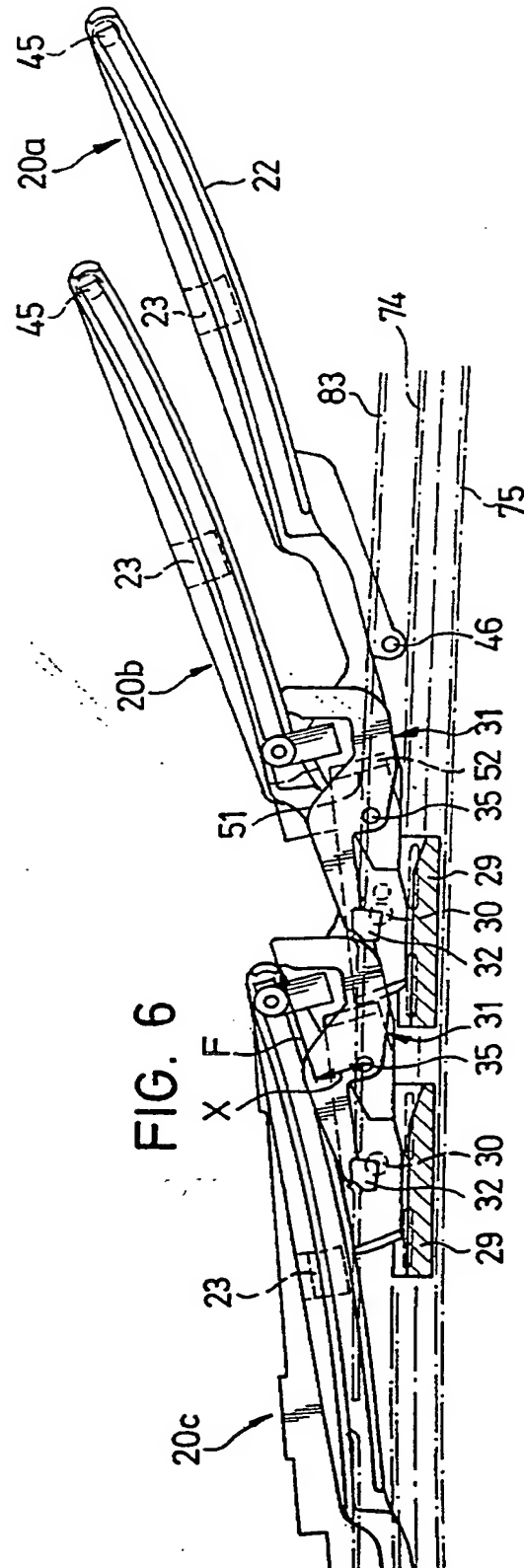


FIG. 6

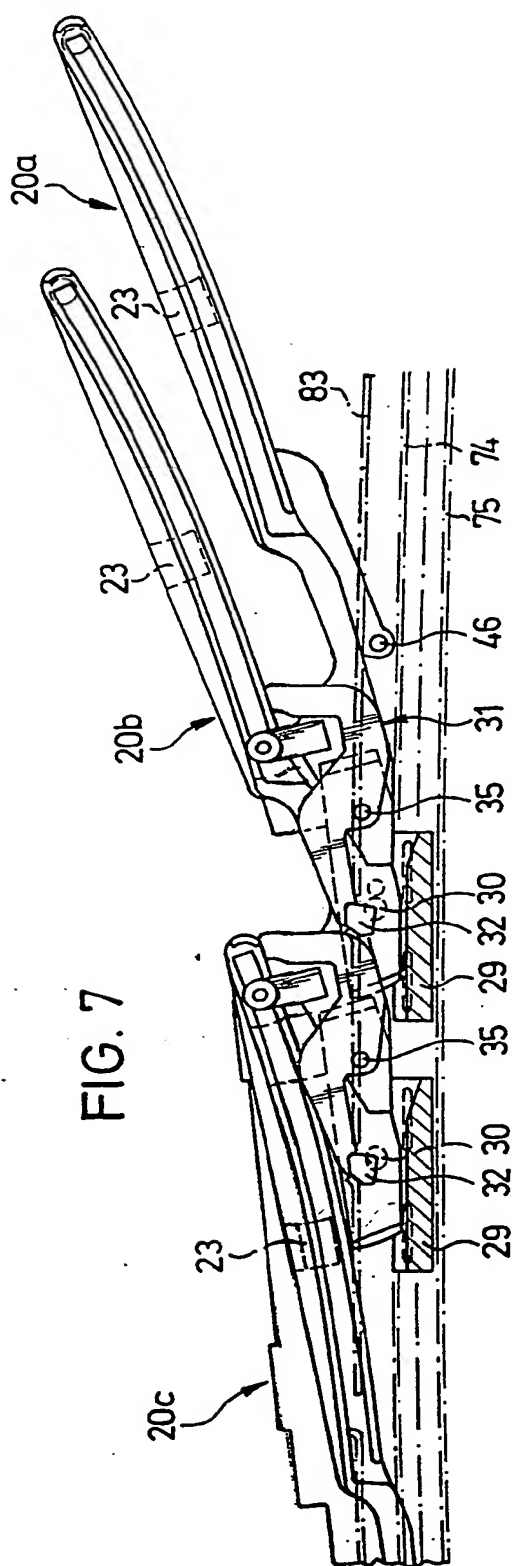


FIG. 7

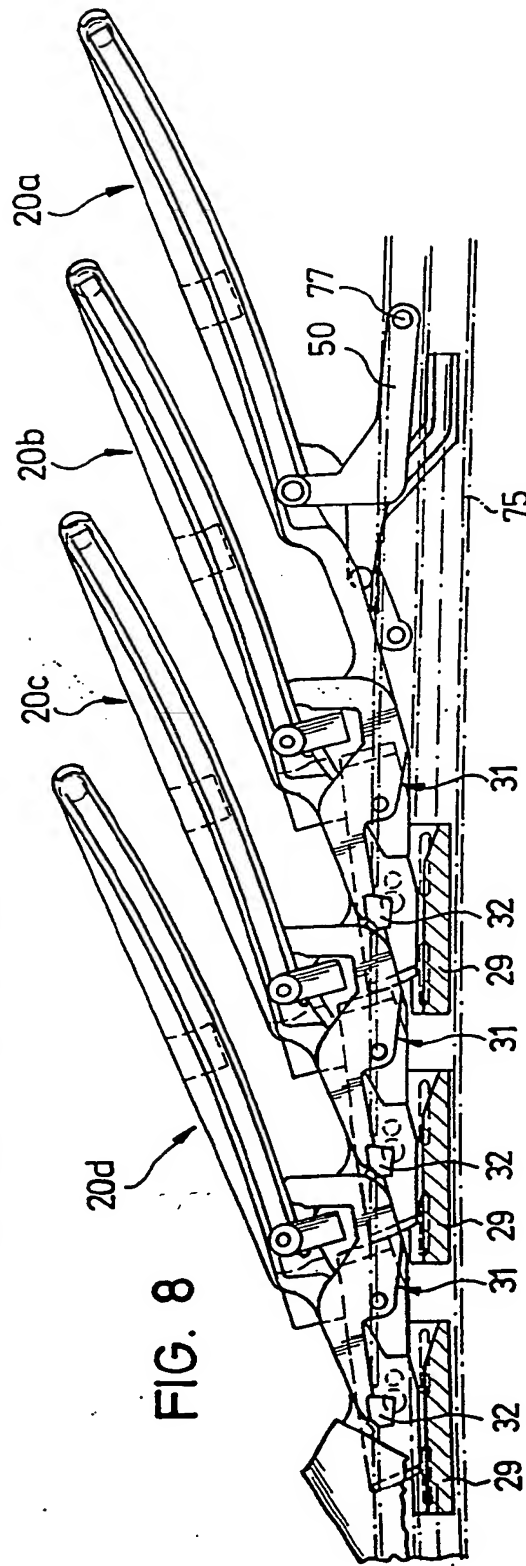


FIG. 8

